

Cahiers de géographie du Québec



Achilles, F.W., *Hafenstandorte und Hafenfunktionene im Rhein-Ruhr-Gebiet*. Paderborn, Ferdinand Schöningh, 1967, 169 pages, illustrations, tableaux, références, résumé anglais (Bochumer Geographische Arbeiten, Heft 2)

Bird, James, *Seaport Gateways of Australia*. Londres, Oxford University Press, 1968. Illustrations, tableaux, références, index. 253 pages

Vigarié, André, *La circulation maritime*. Paris, Éditions M.Th. Génin, 1968, 492 pages. Illustrations, index (Géographie économique et sociale : Tome III : Géographie de la circulation, 2e partie).

Jean Cermakian

Volume 13, numéro 29, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020871ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020871ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Cermakian, J. (1969). Compte rendu de [Achilles, F.W., *Hafenstandorte und Hafenfunktionene im Rhein-Ruhr-Gebiet*. Paderborn, Ferdinand Schöningh, 1967, 169 pages, illustrations, tableaux, références, résumé anglais (Bochumer Geographische Arbeiten, Heft 2) / Bird, James, *Seaport Gateways of Australia*. Londres, Oxford University Press, 1968. Illustrations, tableaux, références, index. 253 pages / Vigarié, André, *La circulation maritime*. Paris, Éditions M.Th. Génin, 1968, 492 pages. Illustrations, index (Géographie économique et sociale : Tome III : Géographie de la circulation, 2e partie).] *Cahiers de géographie du Québec*, 13(29), 266–268. <https://doi.org/10.7202/020871ar>

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 1969

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Rendre bilingues les commentaires et les légendes d'un atlas aussi volumineux apparaît au départ comme un gageure. Les auteurs de l'Atlas ont eu le courage et la persévérance de la tenir, malgré les nombreux obstacles d'une telle entreprise. On ne peut que les féliciter pour un effort aussi méritoire, à l'égard duquel les francophones ne peuvent rester insensibles.

Si la traduction française n'est pas parfaite disons, à la décharge du traducteur, qu'elle était loin d'être toujours facile. Par exemple, la traduction des descriptions de méthodes statistiques sophistiquées était souvent rendue cauchemardesque par l'absence d'un vocabulaire français approprié. Nous souhaitons toutefois que, dans une édition ou une réimpression ultérieure, le texte français soit révisé avec soin.

L'Atlas de l'Ontario présente un portrait détaillé des principales composantes de l'économie de cette province, aussi bien en ce qui concerne les facteurs de production que les potentialités des marchés. La masse d'informations qu'il contient en fait un instrument de travail de première classe pour toute personne concernée par la province, notamment le géographe. Celui-ci y trouvera également tout l'éventail des méthodes d'analyse statistique de base qui sont à sa disposition en matière de recherche géographique. Cet atlas constitue donc un modèle de genre sur bien des plans. Il est agréable à consulter. Son prix ne le met pas à la portée de toutes les bourses, mais disons qu'il est peu élevé eu égard à son volume et à sa présentation extrêmement soignée, pour ne pas dire luxueuse. En terminant, on ne peut que souligner une fois de plus l'intérêt que comporte une telle réalisation à l'intérieur d'un département de géographie. En effet, la préparation d'un atlas fournit la possibilité d'employer de nombreux étudiants durant l'été. Ceux-ci ont alors l'avantage de travailler sous la direction de leurs professeurs à des projets qui les initient à la recherche, et leur donnent souvent la matière nécessaire pour la rédaction de thèses ou de mémoires.

Jean RAVENEAU

TRANSPORTS

ACHILLES, F.W., *Hafenstandorte und Hafenfunktionen im Rhein-Ruhr-Gebiet*. Paderborn, Ferdinand Schöningh, 1967, 169 pages, illustrations, tableaux, références, résumé anglais (Bochumer Geographische Arbeiten, Heft 2).

BIRD, James, *Seaport Gateways of Australia*. Londres, Oxford University Press, 1968, illustrations, tableaux, références, index. 253 pages.

VIGARIÉ, André, *La circulation maritime*. Paris, Éditions M.-Th. Génin, 1968, 492 pages, illustrations, index (Géographie économique et sociale : Tome III : Géographie de la circulation, 2^e partie).

Il se publie actuellement peu d'ouvrages d'un intérêt vraiment général quant à l'analyse régionale et à la méthodologie dans le domaine de la géographie des transports. Lorsque l'on en trouve quelques-uns, il est donc utile de les recenser ensemble et d'en tirer des comparaisons, s'il y a lieu.

Rares sont les ouvrages d'ordre général, méthodologique ou thématique en géographie des transports ; les quelques ouvrages que l'on trouve sont bien trop descriptifs et ressemblent beaucoup plus à des catalogues de ports ou de longueurs de réseaux ferroviaires qu'à des travaux réellement informatifs et scientifiques. L'ouvrage du professeur Vigarié ne pêche pas par ces défauts : bien au contraire, il s'agit d'un travail de longue

haleine auquel l'auteur (dont la thèse de doctorat portait sur les ports de l'estuaire de la Seine au Rhin) a dû consacrer beaucoup de temps et d'énergie. C'est aussi pourquoi l'ouvrage a une orientation nettement méthodologique, tout en tenant compte des dimensions historique et spatiale. Dans un premier chapitre, l'auteur traite des « caractères généraux de la circulation maritime dans le monde » et parle du milieu traversé et de ses contraintes, de l'importance économique des transports maritimes dans le monde, et de la concurrence avec les autres moyens de transport. Un deuxième chapitre traite des grands traits historiques de la navigation maritime, tandis que le chapitre 3 s'attache à décrire le développement portuaire, les routes maritimes, la flotte mondiale de nos jours. Le chapitre 4 est plus technique et traite des frets maritimes et de la technologie des navires. À part le dernier chapitre (conclusion), le reste de l'ouvrage a une orientation régionale et traite surtout des « grands espaces de navigation », à savoir l'aire atlantique, l'aire indo-africaine, l'aire pacifique et les façades maritimes des États insulaires. L'auteur insiste beaucoup sur la façade portuaire du nord-ouest de l'Europe, et sur celle de la Mégalopolis des États-Unis. En guise de conclusion, il esquisse une « écologie des transports maritimes », dans laquelle il est question de l'internationalisme et de la vie des ports, des métiers maritimes (dockers, marins), de l'automatisation et de ses répercussions sociales. En fait, il s'agit ici d'une géographie humaine de la navigation maritime menée à bien avec beaucoup de rigueur. Ce que l'on pourrait reprocher à l'auteur, ce serait surtout la qualité médiocre de son matériel graphique (cartes et croquis) et l'absence d'une bibliographie.

Autant le livre de Vigarié abonde en considérations d'ordre méthodologique, autant les deux autres ouvrages recensés ici en sont dépourvus. L'ouvrage de Bird sur les ports de l'Australie frappe avant tout par la qualité de sa présentation : photos fort intéressantes, cartes et croquis soignés, belle impression. Le texte lui-même est fort intéressant ; il abonde de détails historiques et techniques et il est fort bien annoté. Les tableaux statistiques sont nombreux et bien présentés. Mais il s'agit surtout d'une géographie historique et économique régionale des ports australiens. Les divisions du livre semblent assez arbitraires. L'auteur commence par une « comparaison générale des ports » qui comprend leur évolution historique initiale, suivie de deux chapitres sur « les principaux ports commerciaux » (Sydney et Melbourne), puis de deux autres chapitres sur les « ports des autres capitales d'États » (Fremantle, Adelaïde, Brisbane et Hobart). L'auteur discute ensuite du « complexe industriel de la façade maritime » pour terminer l'ouvrage sur le thème « ports maritimes et développement national ». Du point de vue de l'abondance des renseignements et des illustrations, ce livre n'a pas son pareil dans les ouvrages récents sur la géographie des ports maritimes ; l'auteur ne prétend d'ailleurs pas en faire une *case-study* dans l'élaboration d'une méthodologie de la géographie portuaire. Vu la très haute qualité scientifique de cette étude, il est cependant regrettable que la présentation soit tellement soignée, ce qui a pour conséquence un prix de vente très élevé. Espérons que l'ouvrage paraîtra prochainement dans un format broché moins coûteux et plus modeste.

Enfin, la monographie d'Achilles sur les ports rhénans et ceux de la Ruhr est également une étude régionale très détaillée de la localisation et des fonctions des principaux ports fluviaux de cette région vitale de l'Allemagne. L'ouvrage se compose de deux parties. La première analyse les facteurs de localisation des ports de la Ruhr et de la Rhénanie ; il s'agit ici surtout d'une étude comparée du développement des ports fluviaux, d'une part, et des différentes industries de la région, d'autre part (charbon, acier, industries chimiques, raffineries). Cependant, l'auteur y discute également de l'évolution simultanée des autres moyens de transport rayonnant à partir de ces ports. La deuxième partie traite des fonctions portuaires de ces différents ports. Bien qu'une classification rigide soit difficile à établir pour les ports desservant une région industrielle de premier ordre, l'auteur arrive à distinguer quatre grandes catégories de ports : port de transbordement,

port industriel, port urbain et port de commerce. Certains d'entre eux, tels que Duisburg-Ruhrort, en arrivent à cumuler deux ou plusieurs de ces fonctions. En plus de cette classification de type général, l'auteur discute de problèmes tels que les frets rhénans, la modernisation, les équipements portuaires et le genre de vie des bateliers, toujours en rapport avec les différentes fonctions des ports rhénans et de la Ruhr.

L'ouvrage d'Achilles, d'un volume relativement réduit, fort bien illustré au moyen de cartes et de photos, et pourvu d'une bibliographie impressionnante de quelque 350 sources, dont un bon nombre de cartes à grande échelle, pourrait servir d'exemple à d'autres études régionales de ce genre. En fait, il reste encore beaucoup à faire, tant dans le domaine de la méthodologie que dans l'analyse régionale en matière de géographie des transports. Les ouvrages de Bird, Vigarié et Achilles comblent cependant certaines lacunes dans ce sens.

Jean CERMAKIAN

CURRIE, A.W., *Canadian Transportation Economics*. Troisième édition. Toronto, University of Toronto Press, 1967, 719 pages, notes, index.

Il peut sembler étrange d'analyser et d'évaluer le contenu d'un livre écrit par un économiste dans une revue géographique. Cependant, le monde scientifique ne peut se permettre de tolérer le cloisonnement excessif entre les différentes disciplines. De plus, le livre de Currie est devenu un classique du sujet, puisqu'il en est à sa troisième édition (les deux premières datant respectivement de 1954 et 1959). Enfin, toute étude, tout travail sérieux concernant la géographie de la circulation et des échanges au Canada doit s'appuyer sur des bases historiques et économiques solides telles que seul un ouvrage comme celui de Currie est en mesure de fournir au chercheur.

Comme l'indique l'auteur dans sa préface, l'évolution récente des transports rend périmé en quelques années un ouvrage qui se voulait complet et détaillé en 1959. Entre autres faits, la création de la Commission Canadienne des Transports, la législation fédérale récente (1967) dans ce domaine, et les quelques années d'expérience du transport par oléoducs et de la nouvelle voie maritime du Saint-Laurent ont complètement bouleversé l'importance relative des transports au Canada, sans parler des innovations technologiques dans tous les domaines. Or la qualité principale du livre de Currie est d'avoir précisément tenu compte jusqu'au moindre détail de cette évolution et d'avoir très scrupuleusement mis à jour un ouvrage dont maint universitaire attendait la refonte avec impatience.

Dans l'espace de ses quelque 700 pages, l'auteur a fait de son mieux pour discuter de tous les modes de transport au Canada, après un bref chapitre initial traitant sommairement de l'évolution historique des transports canadiens. Il peut évidemment sembler surprenant, au premier abord, que l'auteur ait attaché autant d'importance à la discussion des chemins de fer, au moment précis où la suprématie de ceux-ci a été sérieusement mise en question par les transports routiers et d'oléoduc. Cependant, il faut se rappeler que ce sont les chemins de fer qui ont permis l'édification du Canada et de son économie, et que les fermiers de l'Ouest dépendent encore exclusivement du matériel roulant ferroviaire pour leurs expéditions de blé vers Vancouver, Prince-Rupert, Churchill et la Tête-des-Lacs. Même dans les « provinces centrales », la construction d'autoroutes et l'amélioration des réseaux routiers ontarien et québécois n'ont pas vraiment mis en danger le trafic ferroviaire de marchandises, encore que le trafic passagers s'en soit ressenti considérablement. Néanmoins, nous aurions aimé voir un traitement quelque peu moins détaillé des problèmes, caractéristiques et législations concernant les chemins de fer, et une discussion plus étoffée des transports routiers et combinés (rail-route), ainsi que